Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015

29 665 Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 211 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 februari 2015

De mainport Schiphol met haar uitgebreide netwerk van verbindingen is van groot belang voor de Nederlandse economie. Dankzij dit netwerk, waarvan Air France KLM een belangrijke pijler is, is ons land aangesloten op de belangrijkste economische centra in de wereld, zowel voor passagiers- als voor vrachtvervoer. Daardoor is Nederland een aantrekkelijke vestigingslocatie voor internationale bedrijven. Gezien de mondiale en Europese ontwikkelingen is de huidige sterke positie van Schiphol en homecarrier KLM echter geen vanzelfsprekendheid. De concurrentie neemt sterk toe, zowel mondiaal van onder meer de luchtvaartmaatschappijen uit de Golfregio als in Europa van de low cost maatschappijen.

Op het gebied van luchtvracht zijn er ontwikkelingen gaande zoals de door Air France KLM geplande gedeeltelijke uitfasering van haar vrachtvloot en de daarmee verband houdende wens van de belangenorganisatie voor verladers EVO tot verruiming van de markttoegang voor andere luchtvrachtmaatschappijen via Schiphol.

Kabinetsbeleid

Het Kabinetsbeleid richt zich op het creëren van optimale randvoorwaarden om het netwerk van verbindingen vanaf Schiphol te behouden en te versterken. Dit beleid klinkt door in de inzet van mijn ministerie op het gebied van onder andere het creëren van één Europees luchtruim (Single Sky), de ontwikkeling van regionale luchthavencapaciteit om ruimte te scheppen voor de huboperatie op Schiphol, het nieuwe normen- en handhavingsstelsel op Schiphol dat verdere groei mogelijk maakt, de verbetering van de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol en de regionale luchthavens, alsmede de herziening van de regulering van de luchthaventarieven op Schiphol. Bij alle Europese en internationale initiatieven wordt het level playing field van de Nederlandse luchtvaart in het oog gehouden. Ook het regelmatig laten uitvoeren van onderzoek is onderdeel van de inzet die we plegen.

kst-29665-211
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

Onderzoeken

Voor de invulling van het luchtvaartbeleid is het juist ook in deze tijd van hevige concurrentie essentieel om de ontwikkeling van het netwerk en de positie van Schiphol scherp te volgen en de mogelijke effecten van nieuwe ontwikkelingen in beeld te krijgen. De drie onderzoeken die ik u hierbij aanbied, uitgevoerd in opdracht van mijn departement, zijn daar goede voorbeelden van[1]. Het betreft achtereenvolgens:

- De Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties 2014 van het bureau SEO Economisch Onderzoek;
- De Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen 2014, eveneens van SEO Economisch Onderzoek;
- Een studie naar kansrijke luchtvrachtstromen en corridors van het bureau Seabury.

In de bijlage worden de hoofdconclusies van de drie aangeboden onderzoeken uitgebreid toegelicht.

Monitor Netwerkkwaliteit en Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen

De twee onderzoeken van SEO worden jaarlijks uitgevoerd. Uit de Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties 2014 blijkt dat het netwerk van Schiphol in 2014 sterker groeit dan die van de vier andere West-Europese luchthavens in het onderzoek (Londen Heathrow, Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt en München). Opvallend is ook dat het netwerk van Skyteam zich op Schiphol sinds de fusie van Air France en KLM in 2004 op alle fronten aanzienlijk sterker heeft ontwikkeld dan op Parijs Charles de Gaulle. Zowel de directe connectiviteit als de hubconnectiviteit op Schiphol zijn in 2014 nagenoeg op hetzelfde niveau gekomen als die op Parijs Charles de Gaulle. De voortdurend positieve ontwikkeling van het netwerk vanaf Schiphol gedurende de afgelopen 10 jaar houdt in dat Air France KLM zich steeds goed heeft gehouden aan het naleven van de Staatsgaranties die destijds met Air France KLM zijn afgesproken. In de monitor zijn de gevolgen van de recent aangekondigde plannen van KLM om een deel van de full freighters uit te faseren nog niet zichtbaar in de analyse met betrekking tot 2014. In de monitor 2015 zal hier aandacht aan worden besteed.

De Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen 2014 laat zien dat slechts drie van de onderzochte luchthavens goedkoper zijn dan Schiphol (Brussel, Istanbul en Dubai). De grote concurrerende luchthavens (Londen Heathrow, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle) zijn aanzienlijk duurder. Ook op de luchthavens Londen Gatwick, Zürich, München en Madrid zijn de kosten van het starten en landen derhalve hoger dan op Schiphol. De toename van de tarieven tussen 2003 en 2014 is op Schiphol zelfs het kleinst.

Op basis van de monitor en de benchmark kan geconcludeerd worden dat het routenetwerk van Schiphol zich ten opzichte van andere Europese luchthavens opvallend goed heeft ontwikkeld en dat het kostenniveau (luchthavengelden en overheidsheffingen) van Schiphol zeer concurrerend is.

Studie kansrijke luchtvrachtstromen en corridors

In het Algemeen Overleg Luchtvaart van 26 juni 2014 heb ik de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu geïnformeerd over het geplande

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

onderzoek naar kansrijke luchtvrachtstromen en corridors (Kamerstuk 31 936, nr. 226). Dit onderzoek is door het bureau Seabury uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat Schiphol op het gebied van luchtvracht een sterke positie binnen West Europa heeft met een hoge wereldwijde connectiviteit. Via Schiphol opereren 25 luchtvrachtmaatschappijen op een groot aantal sleutelbestemmingen voor vracht. Daarmee heeft Schiphol het meest open regime en de meeste vrachtmaatschappijen ten opzichte van haar Europese concurrenten. Daarnaast laat het onderzoek zien wat de interessante groeimarkten in de wereld zijn en bij welke productsoorten de grootste kansen voor het luchtvrachtvervoer liggen.

Het onderzoek signaleert dat het aantal full freighters overal ter wereld afneemt, vanwege een wereldwijde overcapaciteit in de luchtvrachtmarkt. De geplande uitfasering van dit type vliegtuigen door Air France KLM past in die trend. Dit zal vanzelfsprekend gevolgen hebben voor de aangeboden full freighter capaciteit («maindeck») vanaf Schiphol. Voor een deel zal de grotere vrachtcapaciteit in de «belly» van nieuwe passagiersvliegtuigen dit compenseren, maar bij een aantal goederen is dit niet mogelijk of ligt dit minder voor de hand.

Ik begrijp dat de verladers aandacht vragen voor de mogelijke gevolgen van de geplande uitfasering voor de connectiviteit van Schiphol. Ik vind het ook zeer belangrijk om de komende jaren de ontwikkeling van het netwerk vanaf Schiphol, zeker ook van luchtvrachtbestemmingen, nauwlettend te blijven volgen. Op dit moment is het immers nog niet duidelijk wat straks precies het effect zal zijn, als Air France KLM met minder full freighters gaat vliegen en wat precies de compenserende werking van meer bellyvracht zal zijn. Het onderzoek van Seabury geeft hier nog geen antwoord op, omdat dit onder andere afhangt van de exacte vormgeving van de plannen voor uitfasering van Air France KLM, zowel in de tijd als hoe de overgebleven full freighters worden ingezet.

Maar om de positie van Nederland en de mainport Schiphol op het gebied van luchtvracht en logistiek te behouden en verder te versterken zal ik de mogelijke gevolgen van deze capaciteitsontwikkelingen en de door Seabury gesignaleerde kansen en bedreigingen samen met alle stakeholders het komende jaar serieus volgen en verkennen.

Lopend en gepland onderzoek

Ook momenteel worden er in opdracht van mijn departement verschillende studies uitgevoerd. Zo wordt er onderzoek gedaan naar de economische betekenis van de mainport Schiphol en loopt er een onderzoek naar de (lucht)havenaanloop en -doorvoerkosten op zee- en luchthavens, zoals aangekondigd in het Werkprogramma Zeehavens (Kamerstuk 29 862, nr. 25). Daarnaast laat ik binnenkort onderzoek doen naar mogelijke parallellen tussen de maritieme en de luchtvaartsector op het gebied van arbeidskosten.

Ik zal de Kamer blijven informeren over de uitkomsten van deze onderzoeken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld